16

DOCUMENTOS

E

MEMORIAL RELATIVOS AO ACTUAL ESTADO

DA

COMPANHIA DO RIO DOCE.

DOCUMENTOS

E

Memorial relativos ao actual estado

DA

COMPANHIA DO RIO DOCE.

Rio de Janeiro.

TYP. IMP. E CONST. DE J. VILLENEUVE E COMP.

rua do Ouvidor, n. 65.

—

1841.

DOCUMENTOS

E

MEMORIAL RELATIVOS AO ACTUAL ESTADO

DA

COMPANHIA DO RIO DOCE.

REQUERIMENTO AO CORPO LEGISLATIVO.

Augustos e dignissimos senhores representantes da nação.

A companhia do Rio Doce, por seu bastante procurador nesta côrte o commissario em chefe da mesma companhia John B. Humphreys, vem respeitosamente representar a esta augusta camara que tem por injusta a decisão tomada pelo governo, obrigando a companhia ao pagamento da sisa pelo seu barco de vapor denominado *Rio Doce*.

A companhia oppõe-se ao pagamento principalmente por dous motivos:

1.° Porque *não he caso* de sisa, pois que não ha venda nem mudança de proprietarios.

2.° Porque tal exigencia viola o art. 10 (junto por copia) do contracto da companhia, o qual diz *expressamente de barcos de vapor*, que ELLES serão isentos de *todos e quaesquer* direitos de importação, sendo a intenção obvia da phrase « *todos e quaesquer* » o incluir todos os direitos, seja qual fôr a sua denominação, que resultão de introducção neste paiz para os fins da empresa da companhia.

Em outra qualquer interpretação da phrase « *todos e quaesquer* » torna-se ella, *em relação a barcos de vapor*, tão completamente falta de senso, que não he crivel que a legislatura ou os directores da companhia podessem ter em vitas

outra qualquer interpretação quando expressamente mencionárão *barcos de vapor* no art. 10. Esta falta de senso provém do facto de ser a *sisa* o *unico* pagamento ou direito que se exige de qualquer pessoa que introduz hum barco de vapor no Brazil. Não havendo consequentemente nenhum outro imposto ou direito a que possa applicar-se a *isenção*, he claro que a *expressa menção* de barcos de vapor no art. 10 deve de necessidade tornar-se absurda se não inclue a « isenção *da sisa.* »

A companhia pede a esta augusta camara se digne, em sua sabedoria, decidir promptamente a questão. — E. R. M. — John B. Humphreys, engenheiro civil e commissario em chefe da companhia do Rio Doce.

ARTIGO 10º DO CONTRACTO.

Todas as machinas, barcas de vapor, instrumentos ou porções delles, e todos os artefactos de ferro ou qualquer outro metal importados para o serviço da companhia serão isentos de todos e quaesquer direitos de importação pelo termo de cinco annos, a principiar da data do primeiro despacho livre que a companhia fizer de artigos para as obras, ficando a companhia privada deste privilegio logo que por sentença se prove ter havido abuso da sua parte.

REQUERIMENTO DO COMMISSARIO EM CHEFE DA COMPANHIA AO MINISTRO DA FAZENDA.

Senhor. — Diz João B. Humphreys, director da companhia do Rio Doce, que, precisando esta de huma barca de vapor, mandando-a construir em o porto de Southampton, e depois de prompta foi conduzida a este porto, e he a denominada *Rio Doce*. Querendo o supplicante, em execução ás leis do imperio, fazer a competente matricula dessa barca na respectiva estação, oppôz-se o administrador da mesa de diversas rendas, com o fundamento de que cumpria pagar o imposto de 15 por cento estabelecido pelo decreto de 26 de março de 1833, arts. 43 e 44. A Ord. do liv. 1º, tit. 78, § 14, e o alvará de 3 de junho de 1809, mandão pagar sisa unicamente das vendas de bens de raiz; ora, comquanto as embarcações se considerem taes, e devão pagar 5 por cento sendo nacionaes e 15 sendo estrangeiras, todavia só se póde exigir esse imposto quando ha venda ou alienação de dominio; na especie sujeita não se verifica este caso, por ter a sobredita barca sido sempre da companhia: logo, não póde o referido administrador, sem infracção das leis citadas, e do alvará de 20 de outubro de 1812, § 4º, exigir pagamento desse imposto pelo unico principio de ter a dita barca vindo para este porto com bandeira ingleza, já porque a companhia compõe-se de cidadãos britannicos e brazileiros, não devendo por isso causar estranheza o ter ella navegado com bandeira britannica, já finalmente porque não se verifica o unico caso em que as leis vigentes mandão pagar a sisa das embarcações; portanto: — Pede a V. M. I. e Constitucional a graça de mandar que o administrador da mesa de diversas rendas faça a matricula da mencionada barca independente do pagamento da sisa, que não póde ter lugar á vista do ponderado. — E R. M.

DESPACHO.

Informe o Sr. administrador do consulado. Rio, em 5 de junho de 1841. — *Calmon.*

INFORMAÇÃO.

Illm. e Exm. Sr. — A lei da incorporação da companhia do Rio Doce concede-lhe a isenção dos direitos de importa-

ção para as barcas, machinas e utensilios que vierem para uso da mesma companhia, e não faz menção de outro qualquer direito ou imposto; e porque em caso semelhante ao da barca de vapor *Rio Doce* não ha muito tempo exigi a sisa da barca *Voadora*, pertencente á companhia de Nitherohy, cuja decisão pende do corpo legislativo, como V. Ex. poderá se informar pelos registos da secretaria relativamente ao mez de julho ou agosto do anno passado, julgo que não posso proceder de outro modo no caso agora occorrente, pois o art. 86 do regulamento das mesas do consulado declara que « são sujeitas ao pagamento de 15 por cento de seu valor as embarcações estrangeiras que passarem a ser nacionaes, ou seja por venda, ou a qualquer outro titulo. » He verdade que os directores da mencionada companhia existem em Londres, e ahi mandárão construir a barca, mas a mudança de bandeira importa mudança de proprietario; e se por ventura prova-se que não houve neste caso alienação de dominio, tambem não ha duvida que não foi elle previsto na lei, e o meu dever he cumpri-la litteralmente.

A' vista do que, V. Ex. resolverá como melhor entender. Deos guarde a V. Ex. Mesa do consulado do Rio de Janeiro, 9 de junho de 1841. — Illm. e Exm. Sr. Miguel Calmon du Pin e Almeida. — Theodoro Lazaro de Sá, administrador.

RESPOSTA FISCAL.

A' vista da informação e circumstancias do facto, parece-me que não póde ser deferido o requerimento incluso. Rio, 17 de junho de 1841. — *Maia.*

DESPACHO.

Não tem lugar. Rio, em 17 de junho de 1841. — *Calmon.*

———

CARTA DO COMMISSARIO EM CHEFE DA COMPANHIA AO MINISTRO DO IMPERIO.

Illm. e Exm. Sr. — Havendo V. Ex. mostrado o grande valor em que estima a empresa para tornar navegavel o Rio Doce, e especialmente a colonisação que dahi deve resultar daquelles districtos ferteis, he com muito pezar que o abaixo assignado, commissario em chefe da companhia da navegação do Rio Doce, tão cedo depois da final ratificação do contracto da companhia vê-se na dura necessidade de dirigir-se a V. Ex., procurando a mediação de V. Ex. para remover huma difficuldade para a qual de fórma nenhuma se achava preparado, mas que ameaça, não só fazer parar os trabalhos da companhia, mas até obriga-la a inteiramente abandonar a interessante e gigantesca empresa que tinha começado.

O caso em que agora se procura a mediação de V. Ex. he o seguinte: Os directores da companhia, havendo feito construir pelo engenheiro da mesma companhia (agora o seu commissario em chefe) huma barca de vapor de ferro, expressamente fabricada para resistir aos perigos da arriscada barra do Rio Doce, a mandárão para o Brazil debaixo do cuidado do seu commissario em chefe, com ordem de a collocar, logo depois da ratificação do contracto, debaixo da bandeira brazileira, e de a navegar conforme determinão os artigos do nosso contracto.

Aqui he mui essencial notar que os directores não tinhão direito legal de se servir da bandeira brazileira emquanto o contracto não fosse finalmente ratificado!

Qual não foi a admiração do commissario em chefe quando o administrador do consulado recusou embandeirar a barca á brazileira, sem pagar sisa, e isto não obstante o facto positivo da barca ainda estar na possessão do commissa-

rio em chefe, que sempre a teve na possessão delle, desde que elle a deitou ao mar, e que continuará na possessão della, depois que tiver a baudeira brazileira, mas só e naturalmente na sua capacidade de commissario em chefe da *Companhia do Rio Doce*, e guardando possessão della sómente por conta daquella companhia!

A pretenção de sisa nestas circumstancias, e sómente pela formalidade da mudança de bandeira, he tão evidentemente contraria ao espirito de protecção e favor promettido á companhia, e tão falta de justo fundamento, que, se o commissario em chefe consentisse em a pagar, não sómente seria culpado por todos os accionistas da companhia, mas tambem correria o risco de ver a importancia della debitada em sua conta particular, como huma quantia paga contra a letra e espirito dos privilegios da companhia.

Havendo já requerido ao Exm. Sr- ministro da fazenda, e sido indeferido (junto achará V. Ex. copia por certidão dos documentos relativos), o commissario em chefe, em ultimo recurso, acha-se obrigado a recorrer a V. Ex., e declarar-lhe, em termos os mais claros e positivos, o mal que ha de succeder á empresa, e como ella perderá a sua influencia moral, huma vez que fique destruida a confiança do publico na protecção leal e liberal e na cooperação effectiva da parte do governo.

Não posso melhor exprimir os meus sentimentos e os dos meus constituintes do que repetindo aqui hum paragrapho de huma carta que dirigi aos agentes da companhia, na occasião de apromptar o requerimento, pedindo os nossos privilegios ao corpo legislativo, em 1835.

« Se tanto os membros do corpo legislativo como do « executivo não forem bem sensiveis ás vantagens nacio- « naes, immensas e directas, que hão de conferir os tra-

« balhos da companhia; se os mesmos não perceberem ain- « da mais longe as vantagens muito maiores, mas indirec- « tas, que nascem da influencia moral de huma tal empre- « sa ser levada ao seu fim sem vacillação ou controversias « se, finalmente, não quizerem olhar para esta empresa- « como huma escola de experiencia pratica para futuras « empresas, e dota-la de maneira que segure hum resulta- « do favoravel, então certo estou que todos aquelles que « tentarem a empresa *hão de abandona-la.* Mas, se o gover- « no encontrar os directores n'hum espirito de cordiali- « dade, e mutuamente ajudarem-se para realisar esta gran- « de e benefica empresa, então igualmente certo estou que « gratamente viveráõ na memoria de gerações vindouras, « emquanto a nação e a companhia partilharem vantagens « tão extensas, que são realmente incalculaveis. » Vista a posição singular em que agora se acha a barca de vapor —*Rio Doce*, — devida a ser ella possuida legalmente no mesmo tempo tanto por nacionaes como por estrangeiros (*legalmente*, em virtude da carta da companhia), e a lei sendo inexpressa e indeterminada a respeito de tal possessão mixta, o que peço ao governo de S. M. I. he que haja por bem determinar que todas e quaesquer embarcações importadas pela companhia do Rio Doce, para o positivo fim de navegar o Rio Doce e a sua barra (a qual, visto os perigos que ali reinão constantemente, precisa de embarcações especiaes, adaptadas expressamente para tal serviço), não sejão sugeitas ao pagamento de siza, na mudança da bandeira.

Seja-me licito aqui declarar que, se isto não poder ser, não terei remedio senão mandar embora a barca de vapor *Rio Doce*, e contramandar nas minhas primeiras cartas para Inglaterra o fabrico de mais seis barcas de ferro, feitas expressamente para resistir aos perigos da barra do Rio Doce,

e sobre as quaes escrevi pelo primeiro paquete que sahio depois da final ratificação do nosso contracto.

Ainda he minha obrigação respeitosamente representar que a interrupção aos trabalhos da companhia pela já muito demorada detenção da sua barca de vapor neste porto, já perto de quatro mezes, tem causado por si bastante damno aos interesses da companhia, já causando desconfiança da parte do publico, frieza da parte dos seus amigos e alliados, e indifferença entre os seus empregados.

Os mantimentos e provisões para o estabelecimento (agora não pequeno) da companhia, no Rio Doce, e os quaes a barca de vapor devia ter conduzido ha muito tempo, agora estão apodrecendo aqui, emquanto a falta delles he muito sensivel ao *pessoal* do nosso estabelecimento; permittir-se-me-ha dizer que esta demora he sómente devida ao governo; e como conciliar esta infausta, imprevista e nociva demora com sinceros desejos de proteger e apoiar a empresa?

Ainda lembra-me dizer a V. Ex. que, se o governo de S. M. I. não poder já livrar a companhia do pagamento de sisa sobre as embarcações importadas por ella expressamente para a sua navegação privilegiada, ou se o governo de S. M. I. julgar necessario referir a questão ás camaras legislativas, que então o governo haja por bem conceder huma licença *especial* para continuar os nossos trabalhos, navegando a barca de vapor *Rio Doce* com a mesma bandeira que até hoje tem içado, até que finalmente seja decidida a questão, quando eu, da parte da companhia, me comprometto de embandeirar a dita barca de vapor com a bandeira brazileira, conforme ao nosso contracto, se a sisa não fôr exigida; ou se com effeito o pagamento da sisa fôr finalmente exigido, de fazer então retirar a dita barca de vapor, como agora hei de a retirar se infelizmente o objecto do meu pedido não poder ser attendido.

Tenho a honra de subscrever-me com sentimentos de respeito e veneração, de V. Ex. muito attento venerador e humilde criado, (assignado) *J. B. Humphreys.* — Illm. e Exm. Sr. conselheiro Candido José de Araujo Vianna, etc., etc. Rio de Janeiro, 23 de junho de 1841.

OFFICIO DO EXM. SR. MINISTRO DO IMPERIO EM RESPOSTA Á PRECEDENTE CARTA.

Tendo já o tribunal do thesouro decidido que não tem lugar a isenção do imposto exigido no consulado á barca mandada construir em Londres pela directoria da companhia de navegação do Rio Doce, e sendo tambem inexequivel a pretenção de permittir-se á mesma barca que navegue com bandeira britannica, durante qualquer tempo, pois que a legislação em vigor expressamente prohibe ás embarcações estrangeiras a navegação de cabotagem, assim o communico a Vm., em resposta ao seu officio sobre semelhante objecto; ficando na intelligencia de que unicamente se poderá permittir que o pagamento do imposto se faça com protesto de ficar em deposito até decisão do corpo legislativo, no caso de querer a companhia submetter este negocio á consideração da assembléa geral.

Deos guarde a Vm. Paço, em 10 de julho de 1841. — (Assignado) *Candido José de Araujo Vianna.* — Sr. J. B. Humphreys.

RESPOSTA DO COMMISSARIO EM CHEFE DA COMPANHIA AO OFFICIO ACIMA.

Illm. e Exm. Sr. — Foi com sentimentos de profunda afflicção que li o officio de V. Ex. de 10 do corrente (recebido antes de hontem), lamento a provavel queda de huma

empresa util e benefica, e ás doces esperanças succede-se triste desanimo.

Na decisão do governo prevejo a sentença de morte da companhia do Rio Doce, e a pura perda de vantagens nacionaes tão extensas como certas, causando seria perda presente, e o sacrificio de brilhantes esperanças futuras aos seus constantes accionistas.

Não he que me seja mais difficultoso vencer as difficuldades professionaes da navegação; pelo contrario, a minha primeira opinião a respeito da sua praticabilidade tem sido confirmada por hum exame mais rigoroso, e affoutamente declaro e responsabiliso o meu caracter profissional em como tal navegação he praticavel. Mas a minha fé na util e benefica protecção do governo de S. M. I. he repentina e seriamente abalada. Não posso conscienciosamente continuar a dizer aos meus constituintes, tanto aqui como em Inglaterra: — tende fé. O governo aprecia as difficuldades da nossa empresa, o governo ha de nos favorecer, o governo ha de constantemente manifestar a sua sympathia em favor da nossa ardua tarefa, e cordialmente ha de cooperar comnosco! — Em resposta, não haverião os meus constituintes lançar-me em rosto: «Se a exigencia de sisa não era hum exemplo ou prova de futuros favores?» Elles havião de me lembrar que, se na leitura do nosso contracto alguma duvida se suscitasse, esta devia ser resolvida a favor da companhia; e ainda mais, elles me havião de dizer que, na ultima decisão do governo a respeito do pagamento da sisa, não havia duvida de qualidade alguma a respeito da injustiça de tal pretenção, não podendo verificar-se o pagamento de sisa senão em caso de venda ou de alienação de propriedade; além disso, os meus constituintes ainda dirião que o acto de entrar a nossa barca de vapor nas aguas do imperio do Brazil, para ser empregada no serviço da companhia, entende-se como espirito incluido nas isenções concedidas á companhia no 10° artigo do seu contracto, no qual expressamente falla-se de barcas de vapor, declarando que ellas, assim como outros muitos artigos, são isentos, não sómente dos direitos de importação, mas de *todos* e *quaesquer* direitos de importação. O obvio intuito da phrase *todos* e *quaesquer* abrange todos os direitos, debaixo de qualquer fórma ou titulo com que se apresentem; entendendo-se esta phrase porém de outra maneira, seria então nulla e de nenhum valor a especial isenção de direitos sobre barcas de vapor, conforme a letra do decimo artigo do contracto, como nenhum outro direito, além de sisa, acompanha a sua introducção neste paiz.

Ao mesmo tempo que o meu dever me obriga a levar esta questão perante o corpo legislativo, comtudo he minha obrigação dizer francamente a V. Ex. que julgo, e quasi certo estou, que, logo que os directores em Londres souberem da decisão do governo de S. M. I. a respeito do pagamento de sisa, immediatamente receberei as ordens delles de abandonar a empresa; eis o motivo pelo qual não posso consentir em pagar *em deposito* a dita sisa; porque, verificando, como eu espero, o abandono da empresa, perdido estaria para a companhia o dinheiro pago em deposito; no entanto, a determinação do governo de S. M. I. de exigir a sisa, obrigando-me a retirar a nossa barca de vapor da navegação de cabotagem, he summamente ruinosa aos interesses da companhia, e assim he minha obrigação protestar que o tal acto de retirar a barca he perfeitamente involuntario da minha parte, e filho sómente da pretenção do governo de exigir sisa sobre ella.

Agradecendo a V. Ex. a sua constante bondade, e a benignidade com que tem-se prestado a apoiar a minha pretenção de isenção de sisa sobre a barca de vapor da companhia o *Rio Doce*, sinto todavia muito que a opinião de V.

Ex. não tenha achado echo da parte do seu illustre collega da repartição das finanças. Tenho a honra de subscrever me de V. Ex. muito attento venerador e humilde criado, (Assignado) *J. B. Humphreys.* — Illm. e Exm. Sr. conselheiro Candido José de Araujo Vianna, etc., etc. — Rio de Janeiro, 14 de julho de 1841.

BREVE NOTICIA SOBRE O RIO DOCE,

E

SOBRE OS TRABALHOS DA ACTUAL COMPANHIA.

A importancia do Rio Doce como meio de transporte entre a provincia de Minas e o Oceano tem sido por todos reconhecida desde a época da sua primeira exploração, o que se prova não só pelos relatorios apresentados ao governo por diversos funccionarios publicos e outros cidadãos, particularmente em 1800 e 1807, senão tambem pelas tentativas que se premeditárão em differentes épocas para tornar o Rio Doce navegavel, sendo sabido de todos que para esse fim se organisou huma companhia em 1819, que foi de curta duração, e outra em 1825, que promettia mais, mas que não teve exito mais feliz, morrendo ambas sem terem perseverado na tentativa, e mesmo sem terem obtido informações exactas acerca do Rio Doce.

Em 1832 concedeu o governo ao Sr. João Diogo Sturz a preferencia a muitos privilegios para formar huma companhia nova. Em julho de 1833 communicou o Sr. Sturz a algumas pessoas de Londres huma exposição summamente favoravel que elle redigira, acerca da navegação do Rio Doce, e com os dados que fornecia essa exposição organisou-se nesse mesmo anno huma companhia de Brazileiros e de estrangeiros para o fim de navegar o Rio Doce e de colonisar as suas margens.

O primeiro cuidado dos directores dessa companhia foi o

fazer partir com a maior brevidade possivel huma expedição exploradora dirigida por hum engenheiro civil (o escriptor desta pequena memoria), afim de informar sobre a practibilidade da empresa, para que, no caso affirmativo, se adoptassem immediatamente medidas efficientes para leva-la a effeito.

Em 1834 partio esta expedição de Inglaterra, e chegou ao Rio de Janeiro no mez de abril. Seguio logo por terra para as nascentes de alguns dos confluentes na provincia de Minas, e depois de examinar os terrenos adjacentes, desceu em canôas pelos rios Xipotó, Piranga e Doce, até o Oceano.

O resultado mostrou que as informações ministradas pelo Sr. Sturz (á vista das quaes, cumpre recordar, se tinha organisado a companhia) erão em extremo erroneas. O Sr. Sturz communicou que o rio tinha sómente 240 milhas de extensão; que tinha apenas cinco obstaculos, e esses de pequena extensão; que, afóra esses impedimentos, era navegavel em todo o seu curso por barcos de 40 toneladas; e finalmente, que desde o mar até ás Escadinhas admittia embarcações de 100 toneladas!

Pelo exame a que se procedeu conheceu-se que o rio tinha quasi o dobro da extensão que assignalára o Sr. Sturz, e que os obstaculos á sua navegação erão em muito maior numero e de muito maior difficuldade do que elle dissera, tanto assim, que a sua navegação, das Escadinhas para cima, com a agua que então levava o rio, se limitava sómente a canôas, e que na sua parte inferior não podem navegar geralmente embarcações de mar alto de maior lotação do que 15 a 30 toneladas, e essas mesmas sómente até á distancia de duas ou tres leguas da barra.

A respeito dos grandes perigos que offerece a entrada do Rio Doce, não disse o Sr. Sturz huma só palavra; e todavia são tão reconhecidos os perigos dessa barra, e tão justamente avaliados, que poucas pessoas se tem aventurado a affronta-los, e ninguem que os tenha arrostado continuadas vezes tem escapado a hum naufragio.

A' vista de resultados tão inesperados e de difficuldades de tanta magnitude, não se julgou o engenheiro autorisado a proseguir com os trabalhos, mórmente depois de se reconhecer que os privilegios propostos erão inteiramente inadequados aos riscos que corria a companhia. Deu pois por acabados os trabalhos da expedição, e seguio para Inglaterra em maio de 1835, onde informou á directoria que, supposto lhe parecesse certamente praticavel tornar o rio navegavel, em primeiro lugar até o Rio do Peixe, isto he, pouco mais ou menos duas leguas desde o começo do Rio Doce proprio e 14 leguas distante do Ouro Preto, erão comtudo de tal magnitude as difficuldades de hum semelhante trabalho, que não devia aventurar-se a companhia a dar principio á obra emquanto o governo imperial não fizesse concessões muito maiores do que aquellas que tinha promettido ao Sr. Sturz.

No mesmo anno entregou o engenheiro aos directores 24 mappas do rio com o seu relatorio, e no mesmo anno recebeu tambem a directoria as respectivas informações dos Srs. Sturz e Alchorne, sendo o ultimo destes senhores a pessoa que mais particularmente havia sido encarregada da parte commercial e estatistica da expedição.

Como os mappas e relatorio do engenheiro mostravão que os obstaculos á navegação do Rio Doce erão em muito maior numero e muito mais difficeis de vencer do que se esperava, quizerão alguns dos directores ouvir a opinião de outros engenheiros acerca da practicabilidade de tornar o Rio Doce navegavel, e forão chamados os Srs. Stephenson e Brunel Junior para darem seu parecer.

Estes senhores discordárão do voto do engenheiro da com-

panhia, julgando as difficuldades ainda mais serias, e a opinião que emittirão foi communicada immediatamente á assembléa geral, em reunião de 25 de janeiro de 1836.

Como os directores anhelavão que esta questão fosse devidamente apreciada, e desejavão proporcionar a cada hum dos accionistas os meios de julgar de per si, propozerão o adiamento da assembléa geral, e a impressão do relatorio do seu engenheiro e do voto dos Srs. Stephenson e Brunel, bem como, finalmente, a replica do seu engenheiro.

Approvada esta moção, imprimirão-se todos os relatorios, e enviou-se hum exemplar a cada hum dos accionistas residentes em Inglaterra, os quaes, reunindo-se novamente em 15 de fevereiro seguinte, resolvêrão unanimemente adherir á opinião do seu engenheiro. Cumpre porém observar que, com quanto ficasse prejudicada a opinião dos Srs. Stephenson e Brunel, produzio ella algum effeito, estabelecendo na verdade a base das muitas difficuldades moraes (para distingui-las das technicas) com que depois tem tido de lutar os directores, difficuldades que tão singularmente tem posto á prova a sua perseverança.

A confiança dos directores não affrouxou então, porque tinhão elles inteira confiança na boa fé do governo brazileiro, e porque contavão com a mais cordial cooperação da sua parte, em razão dos grandes beneficios que dos trabalhos da companhia devião inquestionavelmente resultar á nação, mesmo no caso de não tirar vantagem alguma para si a companhia.

No entretanto, os Srs. Alchorne e Sturz tinhão obtido em favor da companhia hum contracto que continha condições mais favoraveis á companhia, e que foi por elles transmittido á directoria. Este contracto impunha, porém, muitas multas, e exigia deposito, e por isso foi immediatamente recusado, mas os directores enviárão logo ao Sr. Alchorne a

minuta do contracto que lhes convinha aceitar, e ordenárão-lhe que a submettesse á consideração do governo.

Em 1836 assignou o governo hum contracto que pouco differia daquella minuta, e esse contracto chegou a Inglaterra antes do fim daquelle anno. Como se carecesse ainda de algumas explicações, foi de mister entabolar nova correspondencia com o governo; comtudo, não quizerão os directores que essa circumstancia estorvasse o immediato apresto de huma expedição para explorar mui minuciosamente o Rio Doce, e tomar as medidas necessarias para principiar a obra. Esta expedição, que foi esquipada com a maior efficiencia, sahio de Londres em fevereiro de 1837, mas, ao chegar ao Rio Doce, teve logo desgraçadamente a prova pratica das difficuldades que se oppoem á navegação daquelle rio, pois que naufragou na sua barra.

A perda dos instrumentos e de muitos outros objectos necessarios paralysou os trabalhos daquelle anno, soffrendo no entretanto privações os membros da expedição, a quem faltárão até algumas cousas de primeira necessidade. Comquanto os objectos perdidos fossem substituidos com a maior brevidade possivel, forão frustradas outra vez as intenções dos directores pelas difficuldades do rio, sendo que a mór parte dos artigos que de novo se tinhão enviado naufragárão junto ás Escadinhas.

Continuadas privações e soffrimentos começárão bem depressa a arruinar a saude e a abater a coragem dos quatro officiaes da expedição. O primeiro delles, aliás homem habil, desanimou no meio de tantas difficuldades, e desamparando o seu posto, foi exonerado da commissão em 1838. O segundo não teve tambem o comportamento que delle se esperava, e a final trahio os interesses da companhia e a confiança que nelle se depositára. O quarto foi obrigado a retirar-se pelo máo estado de sua saude, sendo assim o ter-

ceiro, o Sr. H. Stebbing, o unico que teve a necessaria perseverança para cumprir seus deveres, pelo que se tornou digno de especial menção.

Por este tempo occorreu tambem a crise commercial que a todos he conhecida, e que tão nociva influencia produzio sobre o espirito de associação.

Debaixo de huma tal accumulação de contrariedades, qual foi o procedimento dos directores da companhia do Rio Doce? Abandonárão elles a empresa, á imitação de seus predecessores? Não, por certo. Tinhão dado principio aos trabalhos, e com a mais louvavel resolução perseverárão na empresa, confiando sempre na boa fé e na cordial coope ração do governo brazileiro.

Com huma franqueza digna de louvor, sem rebuço e sem vis escondrijos, declarárão os directores ao governo as difficuldades da época e as circumstancias em que se achavão, e sollicitárão sua coadjuvação nos esforços que fazião para reanimar a coragem dos accionistas. A correspondencia que houve a este respeito fez que o acto formal da aceitação do contracto só fosse tomado em consideração pela directoria em novembro de 1838, época em que expedio ordem aos agentes no Rio de Janeiro para immediatamente preencherem esta formalidade. A observancia dessa formula parecia á directoria cousa tão corrente, que nunca imaginou que por parte do governo encontrasse a menor opposição, antes julgou o negocio tão liquido, que não afrouxou hum só instante nos esforços que continuou a fazer para que os trabalhos progredissem com rapidez. Hum barco de vapor, machinas de serrar madeiras e outros machinismos estavão já em construcção, e muitas de suas partes quasi acabadas. O complemento da obra soffreu, verdade he, alguma demora, mas essa demora por modo algum póde ser attribuida aos directores, porém sim e exclusivamente a difficuldades que

nem a elles nem a ninguem era dado superar, e que apparecem muitas vezes na construcção de machinismo que se afasta das regras estabelecidas, e as exigencias do Rio Doce pedião esse desvio.

Em setembro de 1839 conseguirão finalmente os directores completar o seu barco de vapor e machinas de serrar, e era seu ardente desejo e intenção expedir tudo immediatamente para seu destino; porém, infeliz e inesperadamente chegou então do Rio de Janeiro a noticia de que o governo não permittiria que os agentes da companhia formalmente aceitassem e ratificassem o contracto emquanto não aportasse ao Brazil o barco de vapor da companhia! A razão que induzira o governo a fazer semelhante exigencia era comtudo inteiramente ignorada. Por esta mesma época espalhou-se tambem o boato de que a companhia encontraria grandes difficuldades a respeito das terras onde devia escolher as suas sesmarias; estas difficuldades parecião ter sua origem em hum decreto *que se dizia existir*, e pelo qual varias pessoas, que desde muito obtiverão concessões de terras nas margens do Rio Doce, ficavão desoneradas do *cumprimento* de certas obrigações legaes, sem cujo cumprimento, dentro de *hum certo e limitado prazo*, estas concessões erão nullas, e as terras podião por consequencia ser escolhidas pela companhia.

Os directores tinhão sido informados que quasi todas, senão todas as terras proximas ao Rio Doce tinhão sido dadas havia muitos annos, mas igualmente souberão que o prazo estipulado pela lei para o cumprimento das obrigações tinha, havia muito tempo, expirado, e que, conseguintemente, taes terras erão sujeitas á sua escolha.

E poderá agora causar admiração que muitos dos accionistas desacoroçoassem, que sentissem abalada a sua fé, ao dar-se-lhes conhecimento de hum decreto que, a existir, tor-

nava em zero, ou, o que he peior, huma illusão a concessão de terras feita a companhia?

E poderá admirar tambem que o facto de não consentir o governo que os agentes da companhia aceitassem formalmente o contracto, antes da chegada do seu barco de vapor, fosse mais hum motivo para abalar a confiança dos accionistas? Deve-se confessar que ambos estes pontos forão commentados em Londres com grande severidade, e que derão em resultado o abandono de 1,500 acções e a detenção do barco de vapor nas praias de Inglaterra até junho de 1840!!

E, na verdade, nnuca esse barco de vapor teria partido se os directores, e os accionistas mais emprehendedores' que melhor conhecimento tinhão das circumstancias e vantagens da empresa, não tivessem interferido e tomado sobre si huma grande responsabilidade, além do sacrificio que fizerão augmentando consideravelmente suas respectivas entradas. A confiança desses homens ainda não tinha sido abalada.

Por sem duvida que os maravilhou a principio que o governo não permittisse a immediata ratificação do contracto, mas reflectindo no caso, virão que essa recusa não importava absolutamente huma quebra de fé, e attribuirão-a a desejo que tivesse o governo de obrigar a companhia a dar, com a maior brevidade possivel, huma prova pratica de seus trabalhos.

O boato a respeito das sesmarias não lhes mereceu credito algum. Em sua opinião, semelhante boato não podia ter o menor fundamento, e porque? Porque seria *atrozmente injusto*, e, ainda mais, *altamente impolitico* o decreto que se dizia existir.

Consequentemente, largou de Inglaterra o barco de vapor com machinas de serrar, alguns operarios habeis, e muitos

instrumentos e ferramenta, e chegou á cidade da Victoria em fins de agosto de 1840. Nas primeiras marés vivas do mez seguinte entrou no Rio Doce, e mostrando-se perfeitamente adaptado aos fins para que fôra construido, deu á companhia o dominio da barra.

Entrado apenas no Rio Doce, apresentou-se porém huma nova e inesperada difficuldade. O segundo official da expedição previa, em quem tinha recahido provisoriamente a direcção, trahio a confiança que nelle se depositára. Entre outras cousas que fez, lançou mão de materiaes que se lhe tinha ordenado reunisse, e, note-se, *reunisse sómente* para estarem promptos quando fossem necessarios, e empregou a parte delles que era destinada á edificação das primeiras habitações na construcção de hum predio grande, e formando hum estabelecimento para a companhia, sem que para isso tivesse ordens, e apparentemente mais com o fim de satisfazer suas vistas particulares do que de zelar os verdadeiros interesses da companhia. Este estabelecimento collocou elle no lugar em que abundão os miasmas que produzem as violentas febres intermittentes. O resultado foi adoecer toda a expedição, morrerem alguns dos melhores empregados e ficarem paralysados os trabalhos por espaço de cinco mezes, no fim dos quaes se reconheceu a necessidade absoluta de abandonar o local, e escolher outro em lugar mais sadio. Foi essa huma época de calamitosa experiencia e de amargos dissabores!

Em março de 1841 chegou o vapor da companhia ao Rio de Janeiro, e satisfeitas assim as exigencias do governo, requereu-se-lhe que fosse permittido aos agentes da companhia aceitar formalmente o contracto, e dest'arte ratifica-lo.

Até este acto, por sua natureza tão simples, foi demorado dous mezes; mas, comquanto tal demora fosse summamente prejudicial ao progresso da companhia, submettê-

nava em zero, ou, o que he peior, huma illusão a concessão de terras feita a companhia?

E poderá admirar tambem que o facto de não consentir o governo que os agentes da companhia aceitassem formalmente o contracto, antes da chegada do seu barco de vapor, fosse mais hum motivo para abalar a confiança dos accionistas? Deve-se confessar que ambos estes pontos forão commentados em Londres com grande severidade, e que derão em resultado o abandono de 1,500 acções e a detenção do barco de vapor nas praias de Inglaterra até junho de 1840!!

E, na verdade, nnuca esse barco de vapor teria partido se os directores, e os accionistas mais emprehendedores' que melhor conhecimento tinhão das circumstancias e vantagens da empresa, não tivessem interferido e tomado sobre si huma grande responsabilidade, além do sacrificio que fizerão augmentando consideravelmente suas respectivas entradas. A confiança desses homens ainda não tinha sido abalada.

Por sem duvida que os maravilhou a principio que o governo não permittisse a immediata ratificação do contracto, mas reflectindo no caso, virão que essa recusa não importava absolutamente huma quebra de fé, e attribuirão-a a desejo que tivesse o governo de obrigar a companhia a dar, com a maior brevidade possivel, huma prova pratica de seus trabalhos.

O boato a respeito das sesmarias não lhes mereceu credito algum. Em sua opinião, semelhante boato não podia ter o menor fundamento, e porque? Porque seria *atrozmente injusto*, e, ainda mais, *altamente impolitico* o decreto que se dizia existir.

Consequentemente, largou de Inglaterra o barco de vapor com machinas de serrar, alguns operarios habeis, e muitos

instrumentos e ferramenta, e chegou á cidade da Victoria em fins de agosto de 1840. Nas primeiras marés vivas do mez seguinte entrou no Rio Doce, e mostrando-se perfeitamente adaptado aos fins para que fôra construido, deu á companhia o dominio da barra.

Entrado apenas no Rio Doce, apresentou-se porém huma nova e inesperada difficuldade. O segundo official da expedição previa, em quem tinha recahido provisoriamente a direcção, trahio a confiança que nelle se depositára. Entre outras cousas que fez, lançou mão de materiaes que se lhe tinha ordenado reunisse, e, note-se, *reunisse sómente* para estarem promptos quando fossem necessarios, e empregou a parte delles que era destinada á edificação das primeiras habitações na construcção de hum predio grande, e formando hum estabelecimento para a companhia, sem que para isso tivesse ordens, e apparentemente mais com o fim de satisfazer suas vistas particulares do que de zelar os verdadeiros interesses da companhia. Este estabelecimento collocou elle no lugar em que abundão os miasmas que produzem as violentas febres intermittentes. O resultado foi adoecer toda a expedição, morrerem alguns dos melhores empregados e ficarem paralysados os trabalhos por espaço de cinco mezes, no fim dos quaes se reconheceu a necessidade absoluta de abandonar o local, e escolher outro em lugar mais sadio. Foi essa huma época de calamitosa experiencia e de amargos dissabores!

Em março de 1841 chegou o vapor da companhia ao Rio de Janeiro, e satisfeitas assim as exigencias do governo, requereu-se-lhe que fosse permittido aos agentes da companhia aceitar formalmente o contracto, e dest'arte ratifica-lo.

Até este acto, por sua natureza tão simples, foi demorado dous mezes; mas, comquanto tal demora fosse summamente prejudicial ao progresso da companhia, submettê-

rão-se a ella os agentes sem murmurar, em attenção á interrupção que soffreu então o expediente dos negocios publicos, a principio por causa de huma mudança ministerial, e depois por motivo dos dias santos.

E agora entraremos na questão dos trahalhos da companhia, não obstante todos os tropeços que encontrou, e que resumidamente forão esboçados.

1.° Mandou examinar o rio, e mostrar inquestionavelmente a practibilidade de o tornar navegavel.

2.° Mandou fabricar e importar optimos engenhos de serrar, que agora está levantando no Rio Doce.

3.° Construio hum barco de vapor de ferro (ora ancorado neste porto) que custou sommas grandes e expressamente appropriado para lutar com os perigos da barra do Rio Doce, tendo provado o resultado a sua efficacia e grande utilidade.

4.° Está construindo no seu estabelecimento do Rio Doce hum barco de vapor mais pequeno, para navegar dentro do rio, o qual demandará menos de dous palmos de fundo. O seu machinismo já foi importado ha tempo, e vai ser expedido immediatamente para Linhares.

5.° Importou grande quantidade de ferramenta e outros objectos necessarios, a mór parte dos quaes se acha já no Rio Doce.

6.° Levou a effeito hum de seus primeiros e mais importantes objectos, formando hum nucleo de colonisação, donde tirará regras praticas para progredir na empresa, antes de aventurar-se a grandes desenvolvimentos, medida prudente cuja necessidade ha sido palpavelmente demonstrada pelas difficuldades que tem havido a vencer.

7.° Deu emprego a todos os trabalhadores nacionaes que pôde obter perto do seu estabelecimento, e ajustou nesta côrte differentes artifices, que devem acompanhar para o

Rio Doce o escriptor destas reflexões, afim de construirem casas e saveiros para o trafico da parte inferior do rio.

8.° E finalmente, tem a companhia progredido incessantemente no caminho traçado desde o principio.

A respeito das machinas de serrar, e como prova do quanto tem ellas estado sempre ligadas aos planos da companhia, transcreve em seguida o autor destas reflexões hum extracto das recommendações professionaes que fez aos directores, e que estes encorporárão no relatorio que apresentárão á reunião geral dos accionistas no anno de 1836. Depois de fallarem dos lucros directos que a companhia tiraria das machinas de serrar, accrescentão:

« Por muito que seja para desejar a prompta realisação « desses lucros, temos razões muito mais ponderosas para « a breve erecção das machinas de serrar, e estabelecimento « de huma communicação prompta e regular entre o Rio « Doce e o Rio de Janeiro.

« Em primeiro lugar, conseguimos o ponto de importan- « cia quasi vital para a durabilidade de nossos trabalhos, « isto he, hum provimento de madeiras sazonadas e ser- « radas conforme exigem os diversos fins para que são « destinadas.

« Em segundo lugar, formamos immediatamente hum « germen ou nucleo de colonisação, que nos ministrará o « mais valioso ingrediente para nosso ulterior bom exito, « isto he, *experiencia*, e de mais a mais experiencia colhi- « da no lugar aonde será applicada, sem pagarmos, em gran- « de escala, o alto preço que por via de regra custa sempre « a sua acquisição.

« Em terceiro lugar, estabelecendo huma communicação « facil e frequente com o Rio Doce, venceremos e faremos « desapparecer o temor popular que inspira a sua barra, « temor tão arreigado, que fechou este rio ao commercio

« com mais efficacia do que o poderia ter feito qualquer « bloqueio, e tal, que talvez nenhuma força menos potente « do que o vapor podesse subjuga-lo. Em taes circumstan- « cias, a grande vantagem para nós, quando abrirmos o rio « superior, da demonstração pratica da facilidade com que « póde entrar-se no Rio Doce (se então o trafico regular e « activo tiver levado a convicção ao espirito de todos) he « tão palpavel, que temos por ocioso estendermo nos sobre « o assumpto. Os materiaes para esse trafico activo serão « suppridos a principio pelas nossas machinas de serrar.

« Levado isto a effeito, teremos muitas facilidades para « desenvolver o nosso germen de colonisação até o ponto « que parecer adequado á energica progressão do nosso « principal objecto, e isso com a segurança positiva da « practibilidade e efficacia dos nossos planos, pois que a tri- « lha será estribada, não em presumpções formadas no gabi- « nete, mas sim nos resultados da experiencia adquirida no « lugar onde tem de ser applicada. »

Provada assim a perseverança dos directores, sustentada pelos accionistas, perseverança, cumpre recordar, que não afrouxou diante das maiores e mais inesperadas difficuldades, que tinhão a esperar, perguntarei eu, da parte do governo os directores da companhia? Pelo menos, agradecimentos, decisão prompta de seus negocios, e toda a coadjuvação que appropriadamente se lhes podesse prestar para levarem ao cabo sua ardua tarefa.

E que devião esperar tambem os accionistas, que tanta constancia mostrárão, perguntarei eu ainda? Não devião elles esperar pelo menos o maior espirito de liberalidade na intelligencia dos artigos do seu contracto, e que seria decidida em seu favor qualquer duvida que, contra a sua expectação, podesse suscitar-se? Quão grande deve ser pois a sua surpreza vendo que aconteceu inteiramente o contrario!

O governo, longe de animar a companhia, mostrando-se liberal e favoravel, e decidindo os seus negocios com a maior promptidão, detem aqui o seu barco de vapor por espaço de cinco mezes, e por fim não lhe consente seguir suas viagens sem que a companhia se submetta a hum imposto de 15 por cento sobre o seu valor, a titulo de sisa! Sisa onde não houve venda nem alienação de propriedade!! Imposto que, a despeito do seu nome — sisa, — viola o contracto da companhia, que no art. 10 declara, fallando expressamente dos seus barcos de vapor, que serão livres de *todos e quaesquer* direitos de importação!

Esta falta de liberalidade, e mais que tudo a indifferença que mostra o governo pelo progresso dos trabalhos da companhia, deixando consumir cinco mezes dos melhores e mais appropriados do anno, não póde deixar de abalar a confiança de todos os interessados, e ameaçar a destruição total da empresa, se as camaras legislativas não fizerem reviver essa confiança pela prompta decisão desta questão, e por declarações altamente favoraveis á companhia.

John B. Humphreys,
engenheiro civil e commissario em chefe da companhia do Rio Doce.

Rio de Janeiro, 2 de julho de 1841.

P. S. O annuncio para huma nova entrada dos accionistas da companhia do Rio Doce, que os agentes da mesma publicárão por ordem dos directores em Londres, depois de escripto este artigo, he huma nova e forte prova da determinação de perseverar na empresa. Comtudo, não póde desvanecer o actual perigo de abandono, visto que, quando os directores ordenárão esta entrada, não podião imaginar a possibilidade de acontecimentos semelhantes como ultimamente occorrêrão, e por conseguinte obrárão ainda com toda a confiança na boa fé e cordial cooperação do governo.

INDICE.

Requerimento ao corpo legislativo. 5
Artigo 10° do contracto. 6
Requerimento do commissario em chefe da companhia ao ministro da fazenda, despacho, informação, etc. . . . . »
Carta do commissario em chefe da companhia ao ministro do imperio 9
Officio do Exm. Sr. ministro do imperio em resposta á precedente carta. 13
Resposta do commissario em chefe da companhia ao officio acima. »
Breve noticia sobre o Rio Doce, e sobre os trabalhos da actual companhia 17

Rio de Janeiro. Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e C°. — 1841.